

Bilag 1.

Kongelig Dansk Automobil-Klub.

Forenede Danske Motorejere.

København, den 25. Februar 1927.

Til Folketingsudvalget vedrørende Færdselsbroen over Lille Bælt.

I Anledning af det af Ministeren for offentlige Arbejder i Folketingets Møde den 8. Februar 1927 fremsatte Lovforslag Nr. 29 om Udvidelse af den i Lov Nr. 75 af 29. Marts 1924 omhandlede dobbeltsporede Jernbanebro over Lille Bælt med en Færdselsbro tillader undertegnede Organisationer sig overfor det ærede Udvalg at fremsætte følgende Bemærkninger:

I. Naar Lovforslaget kræver 6,5 Mill. Kr. som den særlige Udgift ved Jernbanebroens Udvidelse til kombineret Jernbane- og Vejbro, saa maa dette Tal siges at være for højt.

Vi henviser i saa Henseende først og fremmest til Bemærkningerne til det i Folketinget den 21. November 1923 fremsatte Lovforslag Nr. 37 om Tilvejebringelse af en dobbeltsporet Jernbanebro over Lille Bælt. Paa dette Forslags Side 3, Spalte 2 øverst, er anført, at Udgifterne ved Broforbindelsen m. m., d. v. s. Jernbanen alene paa Grundlag af de i Efteraaret 1922 gældende Priser, ansloges til ca. 32,0 Mill. Kr. foruden Udgifterne til Arealerhvervelse, der skønsmæssigt ansloges til ca. 1 Mill. Kr. Dette Beløb er nu reduceret til 15 Mill. Kr. I Forslaget af 1923, Side 6, 2den Spalte, er dernæst udtrykkelig bemærket, at Merudgiften ved Anlæg af en Vejbro ved Siden af Jernbanebroen inklusive Vejarbejderne og Forstærkning af Broens Over- og Underbygning m. v. anslaaes til ca. 6 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., formentlig atter paa Grundlag af Priserne for 1922.

Vi kan da ikke se rettere end, at naar Udgifterne til Anlægget af en Jernbanebro alene nu beregnes til 15 Mill. Kr., Anlægget af en Vejbro alene til 6 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., i alt 21 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., saa fremkommer de to førstnævnte Tal formentlig derved, at man ensidigt har reduceret Jernbanens Andel i Broen fra 32 plus 1 Million til 15 Millioner, medens man for Vejbroens Vedkommende er blevet staaende ved det samme Tal som i 1923, nemlig 6,5 Mill. Kr., uden at tage Hensyn til, at dette er baseret paa Priserne for 1922.

Vi er selvfølgelig ude af Stand til i Enkeltheder at dokumentere dette, men ser man paa de anførte Tal alene, da viser det sig, at Udgifterne efter Forslaget af 1923 beregnes til 33 Millioner plus 6 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., i alt 39 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Naar det nu angives i det for nylig fremsatte Forslag, at den samlede Udgift gaar ned fra 39 $\frac{1}{2}$ til 21 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., saa synes dette sidste Tal med Rette at maatte fordeles med 83 $\frac{1}{2}$ pCt. paa Jernbanebroen og 16 $\frac{1}{2}$ pCt. paa Vejbroen, ganske svarende til Tallene i Forslaget af 1923.

Men dette betyder, at Merudgiften ved Anlægget af Færdselsbroen kun bliver 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. og ikke 6 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Vi maa derfor paa det motorkørende Publikums Vegne nedlægge en alvorlig Indsigelse imod, at man uden videre vil paaligne det motorkørende Publikum en Afgift paa 3 Mill. Kr. til Anlægget af Jernbanebroen.